



Formanden har ordet.

Nu er julen ovre, og vi har vel alle fået mange tog gaver i julegaver og kommet godt ind i 2019.

Der er nogle praktiske opgaver som skal løses her i første kvartal, ja i januar måned. VMJK har fået maling til det rum hvor der er bygget moduller og rummet hvor reolen står. Disse rum skal ryddes og vægge og gulv males og andre små reparationer laves. Så skal reolen stilles op igen. Der hvor maler kabinen skal stå, her forsøger VMJK at finde et hæve sænke bord, så skulle du vide, hvor et sådan står ubrugt, og som passer prismæssig til VMJK som har masser af ingen penge, så høre jeg gerne fra dig.

Det store anlæg. Her er VMJK kommet så langt, at der nu kan køres på 2 og 3 skinne på fantasiområdet igen. Jeg håber at der vil komme gang i kørslen igen den første onsdag i måneden.

VMJK har modtaget et oplæg til kørsel med gods. Forslaget vil fylde for meget her. Men det går ud på følgende. Det gods tog du måtte skulle køre med er forudbestemt. Det betyder at der skal bruges så og så mange godsvogne. Disse skal rangeres på banegårde og andet og her læsses eller losses med specifik gods. Forslaget vil kunne implementeres i den køre plan som VMJK tidligere har brugt. Forslaget vil blive drøftet nogle gange inden det skal afprøves. Men det lyder meget spændende, som jeg læser det.

Forslaget vil være i VMJK's lokaler til gennemlæsning for interesserede.

Så er der kommet forslag om at der skal/kunne monteres bevægelige effekter på blandt andet modulerne. Dette forslag vil blive drøftet på første bestyrelses møde i januar – den 10. januar.

Efter følgende vil medlemmer blive orienteret, om bestyrelsens forslag til, hvordan dette forslag kan implementeres i VMJK – her tænkes økonomisk.

VMJK har været i Plantorama siden uge 41. VMJK har fået mange positive kommentarer for vores arbejde og også fra Plantoramas indkøb, som har været en tur rundt og se de forskellige juleudstillinger. Plantoramas indkøb havde mange roser til VMJK, som jo har bygget det hele op i Viborg.

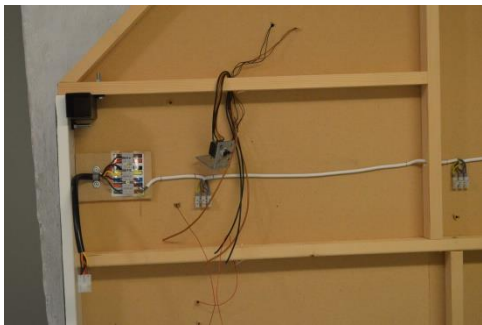
VMJK har indkøbt noget nyt værktøj. Under oprydning i de forskellige værktøjs kasser fandtes der noget tilsvarende værktøj som var indkøbt. Derfor er opfordringen til at der ryddes op, når klubben forlades. Dette selv om du (måske) skal bruge værktøjet, der hvor du måtte arbejde, i næste uge.

Det ser meget spændene ud med modulerne. Her er lavet, påbegyndt, strøm, ud fra de beskrivelse der om farver på de forskellige strømførende ledninger. Der bruges følgende strøm, AC, DC og DCC. Derud over vil der være 230 volt ledninger med rundt. Dette fordi der forskellige steder vil være monteret en strømforsyning. På vendemodulerne, er det sådan, at 2 skinne tog kan køre rundt uden at kortslutte. Modulet med drejeskiven. Her vil remissen blive monteret, således at porte kan åbnes og der vil være nogle effekter ved remissen. Bjerringbro banegård, her er et sidespor lavet som programmeringsprog.

Udstillingsanlægget vil i løbet af januar blive flyttet. Når dette er flyttet, vil nogle af de fejl, der er på dette anlæg blive repareret. Det er blandt andet biler der køre, men også skader forskellige steder.

Der hvor omstillingsanlægget står nu. Her bliver der jo plads til rådighed. Hvad der skal være her. Ja dette drøftes, men der er ingen fast beslutning på nuværende tidspunkt.

Så siger VMJK velkommen til Dan Trolle Wadum. Tag godt imod Dan.



Der bygges effektiv på moduler. De 3 hjørne moduler. Her er der nok sket mest, siden sidst der har været skrevet omkring disse.

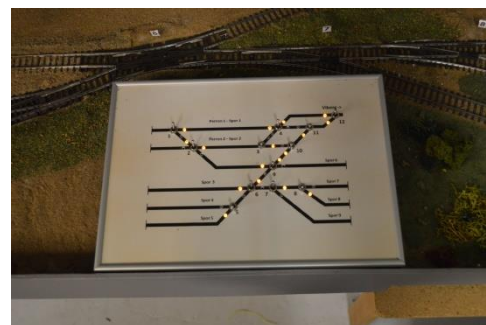
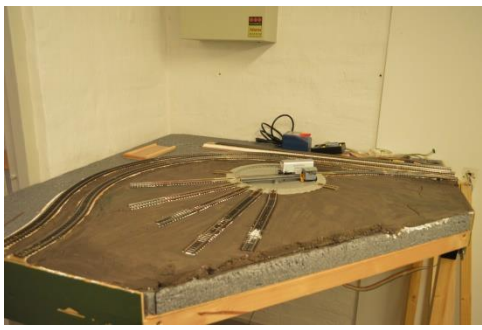
Hjørnemodulerne med vendesløjfer, her er det en klar til at lave landskab færdig. Huse er valgt, men mangler at blive patineret. Der skal plantes en masse træer og sås en masse græs i forskellige farver. Laves haver med bænke, mennesker og andet der hører hjemme i en have, så som en dame der står med en tæppe banker. Det andet hjørnemodul som også har vendesløjfe. Her er skinner på plads, men alt landskab mangler.

Så hvordan landskabet skal bygges er åben. Her vil der også skulle være en masse træer og et lille savværk. Heste der trækker vogne med træ til savværket. Måske en jæger der skyder hjorte, en lille bålplads og hvad der nu findes plads til. Tillægs modulet, her er der en lille lavning med vand og vandmølle. Det tredje hjørne modul. Her er drejeskive og remisse. Den afbillede remisse er en lånt remisse. VMJK er ved at bygge sin egen remisse, men denne er stadig på fabrikken og blandt andet ved at blive patineret.

Stationen, her er skinne på plads. Stationen ved at blive bygget, denne mangler lidt finish inden den kommer i klubben.

Det store anlæg. Her er fantasi området nu blevet bygget færdig.

Det vil sige, skinner er lagt og



prøvekørt. Det har taget lidt tid, da underlaget skulle laves, skinner tilskæres – der er brugt nogle flex skinne forskellige steder. Der er trukket ledninger til strøm, da en flex skinne ikke nødvendigvis gav forbindelse.

Der er lavet ny pult til havnen og til den gamle banegård. Den gamle banegård, her har der være problemer med krydsspor. Problemet har dog givet nogle kvaler, men det ser dog ud til at være løst nu.

Så er skinner på hele det store anlæg snavsede. De er dog rengjort til 1 onsdag i januar. Så har du løst til at køre, så kom med dit tog. Du får hjælp til at lægge det ind på VMJK's ECos. Dine vogne og lokomotivet bør have samme typer koblinger. Dette, fordi erfaring viser, at forskellige typer koblinger på togstammen, kan give automatiske afkoblinger på ikke planlagte steder.

Køre plan:

Klubben har køreplan til forskellige togsæt. Dette lavet af Søren. Her køres efter ur, med modificeret tid. Det vil sige at tiden går hurtigere en uret på væggen.

Det forslag der er modtaget er at flytte gods, med specifikke vogne.

Har været prøvet før ifølge Søren's plan.

Her tænkes på at flytte vogne fra A til B og så videre.

Når vogne kommer til B, skal den afkobles, et rangerlokomotiv henter vognen og flytter den hen til læssemrampe. Dette, hvis ikke det lokomotiv, der komme med vognen, ikke selv udfører denne opgave.

Det kan være specifikke vogne der skal bruges, øl vogne, godsvogne af forskellige typer, tankvogne, ladvogne eller andre typer. Her er det så vigtig at togstammen sammen sættes rigtig fra start. Det kan måske også være en opgave at få vognstammen rangeret sammen på Viborg banegård.

Der skal også være plads til personvogne/tog. Her vil det så være den stations ansvarlige at holde øje med hvilke tog der kommer til stationen og fra hvilke side de forskellige tog kommer. Det med køreplan har været prøvet før. Så når vi skal prøve det igen, vil det måske være en ide at forsøge med få tog, og så hen af vejen får flere tog på skinnerne.

Personlig syntes jeg, at vi skal prøve det med køreplan igen og det at togstammen der skal sammensættes specifikt. Dette for at der på forskellige banegårde skal sættes og hentes vogne.

Måske skal der prøves med få tog inden køreaftenen. Således at det kan vises, hvordan dette foregår på køreaftenen og hvor der også er andre tog på banen.

Jeg ved godt, at den store udfordring vil være på 3 skinner, men at 2 skinne kørsel vil give liv. Her vil der også være mulighed for at flytte godsvogne og samtidig køre med person tog.

Kranen på havne fungere og kan bruges. Motoren støjer og trænger til eftersyn, så den ikke støjer så meget. Drejeskiven fungerer. Denne skal dog nok lige efterses igen og prøvekøres en gang mere. Her tænker jeg på tilkørsel til drejeskiven som måske kunne laves lidt anderledes. Men denne opgave vil jeg lige lade hænge indtil videre.

Så der det VMJK's oplæg/ønske at der skal køres dansk og epoke 3 og uden lyd. Om der kan dispenseres fra VMJK's oplæg/ønske må lige drøftes.

Dette selv om at lyden på lokomotiver lyder knald hamrende god.

Dette med lyde kan jo diskuteres. Da der vil være en del mundtlig kommunikation på en køreaften, skal andre lyde måske undgås. Der er jo også støj fra hjul og skinner.

Reparation af kørende materiale

VMJK's lokomotiver trænger til at komme i remisse og få et eftersyn. Dette kunne være en opgave til en klubaften. Jeg tror VMJK's lokomotiver skal smøres, der skal måske skiftes børstesæt, måske skal de skilles så meget ad, at ankeret kan slibes ren. Så er der de lokomotiver hvor tand hjule skal skiftes. Slæbeskoen skal måske efterses og renses.

Jeg har fra Plantorama mindst 2 lokomotiver hvor tand hjul er gået i stykker. Hjul er løse på aksler. Så her vil også være reparation at foretage. Lokomotiverne er løbende blevet efter set, smurt og hvis nødvendig har de fået nye børstesæt. 3 har fået nye slæbesko undervejs. Det de er blevet smurt med er Trix fedt. Der er brugt meget lidt olie. Om vognene fra Plantorama trænger til lidt olie i aksel lejre – måske.

Lidt historie omkring danske jernbane.

Danmark har jo haft en anden geografisk dimension og derfor var den første danske jernbane ikke København Roskilde

OPRINDELIGE FORFATTERE [Loevb](#) og [PThe](#) SENESTE FORFATTER [Redaktionen](#)

Den første jernbane i det daværende danske monarki var Altona-Kiel-banen (*Kong Christian den Ottendes Østersø Jernbane*), åbnet 18.9.1844. 31 % af aktierne var tegnet af den danske stat og resten hovedsagelig af de interesserede byer. Inden banen blev åbnet, udbrød der nærmest jernbaneaktiehysteri i Tyskland. Den danske stat benyttede lejligheden til at afhænde hovedparten af sine aktier i banen med gevinst, og samtidig blev der på rent kommerciel basis og væsentligst i Hamburg tegnet aktier i en bane mellem København og Roskilde; aktieselskabets navn blev *Sjællandske Jernbaneselskab*.

Roskildebanen indviedes 26.6.1847 af [Christian 8.](#) Hverken budgetter eller tidsplaner holdt, og da indtjeningen efter åbningen kun var tilstrækkelig til et aktieafkast på ca. halvdelen af markedsrenten, faldt aktiernes værdi til under halvdelen af pålydende. Aktiekapital til banens forlængelse til Korsør, der åbnedes i 1856, kunne derfor kun tegnes, fordi staten garanterede aktionærerne i *Sjællandske Jernbaneselskab* et udbytte på 4 %.

I Jylland forsøgte man sig først med en lignende konstruktion, men endte med at lade banerne anlægge af staten. Strækningen Aarhus-Randers åbnedes i 1862, Langå-Viborg 1863, Viborg-Skive i 1864, Skive-Struer og Nyborg-Middelfart 1865.

I 1866 kom banerne Middelfart-Strib, Struer-Holstebro og banen gennem det i 1864 tabte Sønderjylland sydfra til grænsestationen Vamdrup og videre til Fredericia.

Banerne i Jylland og på Fyn blev for den danske stats regning anlagt af det britiske entreprenørfirma Peto, Brassey & Betts, der samtidig ejede aktieselskabet *Det Danske Jernbane-Driftsselskab*, som drev banerne. Driftsselskabet blev dog i 1867 opkøbt af staten, som pr. 1/9 etablerede *Jydsk-fyenske Statsbaner*.

I Jylland blev den østjyske længdebanes strækning fra Fredericia til Aarhus åbnet i 1868, og strækningen fra Randers til Aalborg færdiggjort i 1869. I 1871 fulgte banerne Skanderborg-Silkeborg og Nørresundby-Frederikshavn og i 1874-75 banerne Lunderskov-Esbjerg-Varde-Ringkøbing-Holstebro og Bramminge-Ribe. Hermed var der i Jylland etableret både en østlig og en vestlig længdebane samt en sydlig og en nordlig tværbane. I 1872 åbnedes jernbanefærgeforbindelse over [Lillebælt](#).

Statsgarantien for *Sjællandske Jernbaneselskab* udvidedes til at omfatte en stadig større aktiekapital, så selskabet kunne åbne strækningerne København-Hellerup-Klampenborg og Hellerup-Lyngby i 1863 og fortsættelsen Lyngby-Hillerød-Helsingør i 1864. I 1870 åbnede selskabet banen Roskilde-Køge-Masnedssund og i 1874 Roskilde-Kalundborg samt i 1879 Frederikssundbanen. Fra regnskabsåret 1864 oversteg udbyttet til aktionærerne de statsgaranterede 4 %, hvorfor aktionærerne blev modstandere af at anlægge nye, mindre rentable linjer, selvom staten ønskede sådanne. I 1880 indløste staten derfor aktierne i *Sjællandske Jernbaneselskab*, men videreførte i første omgang driften under den hidtidige ledelse som *Sjællandske Statsbaner*.

Ledelsesmæssigt sammensluttedes *Jydsk-fyenske Statsbaner* og *Sjællandske Statsbaner* først 1.10.1885, og frem til 1892 var der stadig væsentlige forskelle mellem driften i det sjællandske og det jysk-fyenske område. Statsbanerne betegnedes herefter *Statsbanedriften*, senere *De Danske Statsbaner* og fra 1948 *Danske Statsbaner*, forkortet [DSB](#). Anlægget af nye statsbaner fortsatte, om end i lavere tempo og hovedsagelig i form af sidelinjer. Derudover åbnedes i 1897 Kystbanen (Østerport-Helsingør), og i 1911 indviedes den nuværende hovedbanegård i København.

Fra 1869 opstod også såkaldte privatbaner (første privatbane var Maribo-Bandholm-banen), de fleste med en eller anden form for statsstøtte og ofte resten af aktiekapitalen tegnet af områdets kommuner og amter. For privatbaner anlagt efter 1894 indskød staten som regel halvdelen af aktiekapitalen. I 1918 nåede længden af privatbanenettet 2164 km og overgik statsbanenettet. Med bilkonkurrencen efter 1. Verdenskrigs slutning indstilledes anlægget af nye jernbaner stort set, og de første strækninger begyndte at blive nedlagt. Både længden af statsbanerne og privatbanerne kulminerede i 1931 med henholdsvis 2509 km og 2781 km.

Nye strækninger blev herefter hovedsagelig kun anlagt som led i udvidelsen af de københavnske nærtrafiknet, dog åbnedes i 1963 strækningen Nykøbing F.-Rødby i forbindelse med etableringen af Fugleflugtslinjen. En række statslige sidebaner og privatbaner lukkedes, især fra 1950'erne.

Nyanlæg af jernbaner har fra midten af 1970'erne dog også omfattet kapacitetsøgende foranstaltninger som etablering af tredje og fjerde spor mellem Høje Taastrup og Roskilde, andet spor på oprindelig enkeltsporede baner, senest på den sønderjyske hovedbane, samt forbindelsesbanen Snoghøj-Taulov.

Hertil kommer Storebælts- og Øresundsforbindelsen. Åbningen af broerne over Lillebælt (1935), Storstrømmen (1937) og Oddesund (1938) samt indsættelsen i 1935 af lyntogene, der i modsætning til de hidtidige persontog overførtes med Storebæltsfærgerne, skabte hurtigere forbindelser mellem landsdelene.

I manges opfattelse er Odin det første danske damplokomotiv.

Dette er genskabt og står på Odense jernbane museum. Beskrevet i sidste klubblad





Generalforsamling ifølge vedtægt § 4



§4

Stk.1.

Generalforsamlingen er klubbens øverste myndighed.

Den ordinære generalforsamling afholdes i Viborg én gang årligt senest 31.marts.

Medlemmerne indkaldes skriftligt, ved brev, e-mail eller gennem medlemsbladet, med mindst 14 dages varsel.

Stk.2

Dagsorden for den ordinære generalforsamling er:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning.
3. Kassererens beretning og fremlæggelse af regnskab.
4. Næste års budget og fastlæggelse af kontingent.
5. Valg til bestyrelsen, suppleant og revisor.
 - a. Formanden (Per) på valg, vælges særskilt
 - b. Peder, klubbens kasserer på valg
 - c. Alle suppleanter er valgt for et år, så her vælges alle hvert år
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Stk.3.

Forslag, der ønskes behandlet på den ordinære generalforsamling, skal være formanden i hænde senest med 14 dages varsel.

Stk.4.

Beslutninger på den ordinære generalforsamling træffes ved almindeligt stemmeflertal blandt de fremmødte, stemmeberettigede medlemmer.

Vedtægtsændringer kan kun vedtages, såfremt 1/3 af klubbens stemmeberettigede medlemmer er tilstede, og kun ved 3/4's stemmeflertal. Er der på en med vedtægtsændringer indkaldt generalforsamling ikke mødt 1/3 af de stemmeberettigede medlemmer, indkaldes der med 14 dages varsel til en ekstraordinær generalforsamling, hvor eventuelle ændringer kan besluttes uanset de fremmødtes antal, men med 3/4's stemmeflertal.

Foretages der vedtægtsændringer, træder disse i kraft umiddelbart efter generalforsamlingen.

Formand	
22016 Per S. Kristensen Gråmejsvej 107 8800 Viborg	Tlf.: 8661 1219 / 4083 1219 E-mail: psk@live.dk På valg 2019
Næstformand	
Erling Møller Pedersen Sdr. Rindvej 14 8800 Viborg	Tlf.: 8663 9690 / 6028 9690 E-Mail: emb-model@hotmail.dk På valg 2020
Kassere	
Peder Pedersen Mosevænget 27 8800 Viborg	Tlf.: 8660 0572 / 2327 6796 E-mail: peder@egpedersen.dk På valg 2019
Sekretær	
Carsten Juhl Hansen Tulipanvej 9, Skelhøje 7470 KARup	Tlf: 6463 2054 E-Mail: carstenjuhlhansen@gmail.com På valg 2020
Bestyrelsesmedlem	
Finn Skov Pedersen Ahornvej 53B 9632 Møldrup	Tlf.: 8660 0635 / 2064 6371 E-Mail: tunni@sol.dk På valg 2020
1. Suppleant Steffen Hvidt Rogenstrupvej 15A 8831 Løgstrup Tlf.: 8664 7478 E-Mail: s.hvidt@elro.dk	Revisor Steffen Hvidt Rogenstrupvej 15A 8831 Løgstrup Tlf.: 8664 7478 E-Mail: s.hvidt@elro.dk
2. Suppleant Hans Chr. Theut Erik Menveds Vej 14 8800 Viborg Tlf: 2445 6958 E-Mail: hans@theut.dk	Revisorsuppleant Søren Helmer Hansen Fredensgade 34 8800 Viborg Tlf: 8662 8903 / 2989 8903 E-mail: shelmerh@gmail.com